



Brussels, **XXX**
[...](2014) **XXX**

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

[mandatory element]



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den XXX
[...] (2014) XXX draft

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (COM(2012) 595 final- 2012/0288 (COD))

EN

EN

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (COM(2012) 595 final- 2012/0288 (COD))

1. BAKGRUND

Överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet	18 oktober 2012
Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen:	11 september 2013
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	17 april 2013
Datum för Regionkommitténs yttrande:	Inget yttrande
Datum för politisk överenskommelse och rådets formella antagande av ståndpunkten vid första behandlingen (med kvalificerad majoritet):	13 juni 2014 (politisk överenskommelse), 9 december 2014 (formellt antagande)

2. SYFTET MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Syftet med kommissionens förslag är att inleda övergången till sådana biodrivmedel som ger betydande minskningar av växthusgasutsläppen när även beräknade utsläpp till följd av indirekt ändrad markanvändning (Iluc) rapporteras. Med bevarande av skyddet av befintliga investeringar har förslaget följande syften:

Begränsa de traditionella biodrivmedlens bidrag (med risk för utsläpp till följd av indirekt ändrad markanvändning) till målen i direktivet om förnybar energi.

Förbättra produktionsprocesserna för biodrivmedel så att de ger mindre utsläpp av växthusgaser genom att höja tröskeln för minskning av växthusgaser för nya anläggningar men skydda de anläggningar¹ som redan är i drift den 1 juli 2014.

Främja ett ökat marknadsgenomslag för avancerade biodrivmedel (med låg indirekt ändrad markanvändning) genom att låta sådana bränslen bidra mer till målen i direktivet om förnybar energi än traditionella biodrivmedel.

¹ Enligt definitionen i punkt 3.1.1 i enligt definitionen i Meddelande från kommissionen om frivilliga system och normalvärden i EU:s hållbarhetssystem för biodrivmedel och flytande biobränslen (EUT C 160, 2010, s. 2).

Förbättra rapporteringen av växthusgasutsläpp genom att ålägga medlemsstaterna och bränsleleverantörerna att rapportera de utsläpp som beräknas bero på den indirekt ändrade markanvändningen.

3. KOMMENTARER TILL RÅDETS STÅNDPUNKT

3.1. Allmänna kommentarer till rådets ståndpunkt:

Kommissionen beklagar att rådets ståndpunkt vid första behandlingen medför en betydande sänkning av miljöambitionen jämfört med det ursprungliga förslaget. Den innehåller inte heller några betydande incitament för att gå över till avancerade biodrivmedel och andra alternativ med låg (eller ingen) indirekt ändrad markanvändning för att använda förnybar energi inom transportsektorn. De delar i rådets text som tillsammans leder till betydligt lägre miljöambitioner är följande:

En höjning av den övre gränsen för konventionella biodrivmedel till 7 %².
Nya multipliceringsfaktorer för el från förnybara energikällor inom järnvägen.
Sämre incitament att använda avancerade biodrivmedel (med låg indirekt ändrad markanvändning).
En försämring av rapporteringskraven för indirekt ändrad markanvändning.

Kommissionen beklagar också – och motsätter sig starkt – att vissa ändringar som rådet har infört sänker miljöambitionen när det gäller det övergripande målet för förnybar energi i direktivet om förnybar energi.

Dessutom tas en rad delegerade akter bort genom rådets text samtidigt som andra omvandlas till genomförandeakter, vilket kommissionen anser är mycket oroväckande.

3.2. Europaparlamentets ändringar vid första behandlingen:

Rådet har uttryckligen tagit hänsyn till vissa av Europaparlamentets ändringar, men inte alla. Nedan ger vi kommissionens syn på Europaparlamentets ändringar. När det är lämpligt anger vi också rådets ståndpunkt.

- 1. Använda beräknade värden för indirekt ändrad markanvändning för redovisning enligt direktivet om bränslekvalitet från och med 2020; stryka rapporteringen om indirekt ändrad markanvändning från direktivet om förnybar energi (ändringarna 60 och 164). Avvisas av kommissionen***

² Gränsen för de traditionella biodrivmedlens bidrag till uppnåendet av målen i direktivet om förnybar energi.

Värden för indirekt ändrad markanvändning, baserade på bästa tillgängliga vetenskapliga rön, bör rapporteras i både direktivet om förnybar energi och direktivet om bränslekvalitet. De bör däremot inte användas för redovisning i direktivet om bränslekvalitet. Värdena bör rapporteras för att öka insynen i den verkliga växthusgasbalansen när det gäller biodrivmedel som baseras på livsmedels- och fodergrödor och förbättra kunskapen om frågans omfattning. I rådets text införs inte värden för indirekt ändrad markanvändning för redovisningen enligt direktivet om bränslekvalitet. Rapporteringen om indirekt ändrad markanvändning behålls för båda direktiven, om än i ändrad form.

2. *Begränsa användningen av konventionella biodrivmedel genom att stryka hållbarhetskriteriet (ändring 89). Avvisas av kommissionen*

Kommissionen föreslog att man skulle begränsa de konventionella biodrivmedlens bidrag (med risk för utsläpp till följd av indirekt ändrad markanvändning) till målet på 10 % i direktivet om förnybar energi. Detta ger medlemsstaterna ett incitament att anpassa sina stödsystem och mandat efter detta mål, men det begränsar inte den totala användningen av sådana biodrivmedel vilket ger medlemsstaterna en viss frihet. I rådets text fastställs också att endast bidraget till målet på 10 % bör begränsas och att man inte bör röra hållbarhetskriteriet för ”ytterligare” konventionella biobränslen.

3. *Begränsa användningen av konventionella biodrivmedel enligt direktivet om bränslekvalitet (ändring 184/rev). Godtas av kommissionen.*

Europaparlamentet vill också att den övre gränsen ska tillämpas på målet i direktivet om bränslekvalitet. Kommissionen föreslog visserligen inte någon övre gräns för direktivet om bränslekvalitet, men denna bestämmelse är något som skulle kunna bidra till att höja miljöambitionen i texten som helhet. I rådets text anges att endast bidrag till målet på 10 % i direktivet om förnybar energi bör begränsas.

4. *Utvidga tillämpningsområdet för den övre gränsen till att även omfatta energigrödor (ändring 181). Godtas delvis av kommissionen*

Energigrödor som odlas på åkermark kan få effekter till följd av indirekt ändrad markanvändning. Europaparlamentets förslag skulle alltså kunna stärka textens miljöambition och möjlighet att begränsa den indirekt ändrade markanvändningen. Kommissionen kan godta att tillämpningsområdet för den övre gränsen ändras. I rådets text förblir tillämpningsområdet oförändrat jämfört med kommissionens förslag (livsmedels- och fodergrödor).

5. *Införa ett bindande delmål för avancerade biobränslen på 0,5 % för 2016 och 2,5 % för 2020 (ändringarna 181 och 152/rev). Godtas delvis av kommissionen.*

Kommissionen skulle vara beredd att inom ramen för en övergripande kompromiss överväga principen att införa ett bindande delmål eftersom det skulle kunna höja miljöambitionen. Samtidigt kan kommissionen i detta läge inte uttala sig om en exakt procentsats. 2,5 % förefaller mycket ambitiöst eftersom biodrivmedel som innebär låg risk för indirekt ändrad markanvändning (använd matolja och talg), som i dagsläget finns tillgängliga i kommersiell skala, skulle undantas och de biodrivmedel som skulle komma i fråga för delmålet bara skulle räknas en gång i förhållande till målen. Rådet föreslår ett icke-bindande delmål med mycket mindre volymer (referensvärdet 0,5 procentenheter)

6. *Delmål på 7,5 % för bioetanol (ändring 152/rev). Avvisas av kommissionen.*

Europaparlamentet har föreslagit att det bör införas ett delmål på 7,5 % för etanol blandat med bensin. Kommissionen anser att detta innebär en onödig begränsning av medlemsstaternas frihet att uppfylla målet för transport i enlighet med sina nationella förhållanden. Dessutom skulle det krävas en högre andel etanol än vad som skulle kunna blandas i drivmedel för konventionella fordon, och på så vis föreskrivs användning av vissa högblandade drivmedel som det kanske inte finns infrastruktur för i medlemsstaterna.

7. *Ändringar avseende bidragen från olika biodrivmedel till delmålet för transport (ändringarna 185 och 186). Godtas delvis av kommissionen.*

I kommissionens ursprungliga förslag försökte man stimulera avancerade biodrivmedel (med låg indirekt ändrad markanvändning) genom att öka deras bidrag till delmålet för transport. Enligt förslaget skulle de mest avancerade biodrivmedlens bidrag anses vara fyra gånger så stort medan bidraget från använd matolja och talg skulle anses vara två gånger så stort. Europaparlamentet vill ändra detta genom att kraftigt begränsa förteckningen över råvaror vars bidrag anses vara fyra gånger så stort och i stället föreskriva att merparten av råvarornas bidrag ska anses vara en gång så stort. Kommissionen anser att detta skapar ett motsägelsefullt incitamentsystem för avancerade biodrivmedel, eftersom denna ändring leder till att biodrivmedel som redan produceras med använd matolja och animaliskt fett med hjälp av enkel teknik skulle få dubbelt så stort incitament jämfört med biodrivmedel som använder ny teknik som är mycket dyrare att producera. Dessutom bör alla ändringar av förteckningarna vara fullt förenliga med direktivens allmänna tillämpningsområde, tillämpningsområdet för den övre gränsen, införandet/strykningen av multipliceringsfaktorer och definitionerna av råvaror.

3.3. Rådet har infört ett antal nya bestämmelser i texten. Kommissionen kan godta vissa av dem, men motsätter sig andra eftersom de leder till en kraftig försvagning av förslaget. Ändringarna är följande:

1. *Höja den övre gränsen till 7 %.*

Den övre gränsen på 5 % för de konventionella biodrivmedlens bidrag till målen i direktivet om förnybar energi är ett centralt inslag i kommissionens förslag och något som kommissionen starkt har försvarat. En högre gräns än så skulle nämligen minska begränsningen av den indirekt ändrade markanvändningen. Kommissionen har ändå insett att man kan behöva vara någorlunda flexibel när det gäller en höjning av gränsen för att kunna nå en övergripande kompromiss mellan rådet och Europaparlamentet. Kommissionen har emellertid också varit tydlig med att man - om det skulle bli nödvändigt att rucka på den övre gränsen - kommer att sträva efter att behålla den övergripande miljöambitionen i förslaget. Den övre gräns på 7 % som rådet har föreslagit begränsar inte i tillräcklig utsträckning den indirekt ändrade markanvändningen. Den skapar inte heller tillräckliga incitament för indirekt ändrad markanvändning med låga utsläpp inom transport. Kommissionen beklagar också att rådet har strukit skälen med kommissionens tankar om perioden efter 2020. Kommissionen skulle kunna stödja en övre gräns på 7 % om texten stärks på följande sätt: i) Tillämpningsområdet för den övre gränsen ändras, i enlighet med Europaparlamentets ändringar (181) som kommissionen redan har godtagit, till att även omfatta alla biodrivmedel som inbegriper markanvändning, och

tillämpningsområdet för den övre gränsen utvidgas till att även omfatta direktivet om bränslekvalitet (184/rev). ii) Det politiska budskapet med att gå över till avancerade biodrivmedel klargörs (genom att man återinför skälet om perioden efter 2020 och lägger till ett obligatoriskt delmål på 0,5 % för avancerade biodrivmedel så att det åtminstone omfattar och skyddar befintliga investeringar). iii) Vissa delegeringar av befogenheter återinförs eller övergångsklausuler för dessa bestämmelser säkerställs. iv) Multiplieringsfaktorn för el från förnybara energikällor inom järnvägen stryks. v) Dubbelräkningen för det övergripande målet i direktivet om förnybar energi stryks.

2. *Utvidgning av dubbelräkningen av avancerade biodrivmedel, som i dagsläget enbart gäller målet på 10 % för transport, till att även omfatta det övergripande målet i direktivet om förnybar energi.*

Kommissionen motsätter sig starkt tanken om att tillämpa dubbelräkning för avancerade biodrivmedel i förhållande till det övergripande målet på 20 % i direktivet om förnybar energi och uttrycker denna ståndpunkt i sitt uttalande till protokollet (se nedan). Även om konsekvenserna för användningen av förnybara energikällor enligt ovan förväntas bli låga skulle detta kunna leda till ett mycket problematiskt politiskt prejudikat inför 2020 – det finns ingen anledning att sänka ambitionsnivån för ett överordnat mål i energi- och klimatpaketet från 2008. Vid Europeiska rådets möte i mars i år bekräftade medlemsstaterna sina åtaganden att uppnå målen för 2020. Paketet från 2008 ger medlemsstaterna tillräcklig frihet att undvika alltför stora kostnader för att uppfylla målen. Genom att använda multiplieringsfaktorer i olika skeden krävs mindre ”verklig” energi och därmed sänks målet för transport kraftigt. Genom att använda multiplieringsfaktorer i olika skeden krävs mindre ”verklig” energi och därmed sänks målet för transport kraftigt. Om det finns ett behov av att ytterligare minska kostnaderna för att uppfylla målen samtidigt som man begränsar den indirekt ändrade markanvändningen inom målet för transport, anser kommissionen att Europaparlamentets ändringar 153 och 154 i stället skulle vara lämpligare. De tar nämligen hänsyn till ytterligare åtgärder som vidtagits för att förbättra energieffektivitet och energisparande i transporter.

3. *Multiplieringsfaktor 5 för el från förnybara energikällor i eldrivna vägfordon och 2,5 för el från förnybara energikällor i tåg.*

Kommissionens förslag innehöll inga multiplieringsfaktorer för beräkningen av eldrivna fordon och elektriska tåg. Kommissionen skulle emellertid som en del i en övergripande kompromiss kunna gå med på att införa en multiplieringsfaktor på 5 för vägfordon. Kommissionen motsätter sig införandet av en multiplieringsfaktor för el från förnybara energikällor i tåg eftersom det skulle sänka ambitionsnivån när det gäller transportmålet betydligt och inte skapa något ytterligare incitament för koldioxidsnåla transporter. Europaparlamentet inför i likhet med kommissionen inte några nya eller högre multiplieringsfaktorer.

4. *Införande av ett icke-bindande delmål för biodrivmedel som produceras av de råvaror som anges i del A i bilaga IX.*

Införande av ett icke-bindande delmål för biodrivmedel som produceras av de råvaror som anges i del A i bilaga IX. Som framgår ovan införde rådet i sin text ett krav på att medlemsstaterna ska fastställa icke-bindande delmål för 2020 för biodrivmedel som produceras av vissa råvaror och som har ett referensvärde på 0,5 procentenheter

uttryckt som energiinnehåll, dvs. före dubbelräkning. Medlemsstaterna kan emellertid avvika från detta referensvärde med hänvisning till en rad skäl, och det finns ingen påföljd om bestämmelsen inte följs. Mot bakgrund av rådets text i sin helhet ger denna bestämmelse dåliga incitament för att gå över till avancerade biodrivmedel som inte innebär någon indirekt använd markanvändning inom transport. Kommissionen anser att denna del bör stärkas och välkomnar i princip Europaparlamentets motsvarande ändring (181). Delmålet i Europaparlamentets ändring förefaller emellertid alltför ambitiöst och kommer troligen att vara mycket dyrt att genomföra, vilket kommissionen redan har påpekat.

5. Tillägg av ytterligare råvaror till förteckningen i bilaga IX.

Kommissionens förslag innehöll en förteckning över råvaror som bör få ytterligare incitament när de tillhandahålls som biodrivmedel. I rådets ståndpunkt föreslås ytterligare ett antal råvaror och det är viktigt att se till att dessa kan betraktas som avancerade biodrivmedel (med låg Iluc) och att detta är förenligt med andra delar i den slutliga texten (dvs. vilka ämnen som ingår inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken).

6. Ytterligare råvaror utöver förteckningen i bilaga IX.

Ytterligare råvaror utöver förteckningen i bilaga IX. Rådets ståndpunkt innehåller en bestämmelse om att biodrivmedel också skulle tillgodoräknas det delmål som avses i punkt 4 ovan "om de dels är framställda av råvaror som inte anges i förteckningen i bilaga IX vilka av de behöriga nationella myndigheterna fastställts vara avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin, dels används i befintliga anläggningar före antagandet av detta direktiv". Kommissionen anser att denna bestämmelse är alltför vid, riskerar att leda till en inkonsekvent tillämpning i EU och sträcker sig utöver ett undantag för gammal hävd för befintliga investeringar eftersom den tillåter ändringar fram till dess att direktivet om indirekt ändrad markanvändning antas. En sådan bestämmelse tycks dessutom ge de "behöriga nationella myndigheterna" rätt att slutgiltigt tolka den motsvarande delen av direktivet om förnybar energi, vilket strider mot den rättsregel som generellt sett gäller för tolkningen av EU-direktiv.

7- Mindre stränga bestämmelser om rapportering av indirekt ändrad markanvändning.

Kommissionens förslag innehöll ett krav på att medlemsstaterna ska rapportera de beräknade utsläpp som orsakas genom indirekt ändrad markanvändning till följd av produktion av biodrivmedel för att uppfylla de nationella målen. Beräknade värden enligt Ifpris modell ska då användas. Rådet har ändrat detta krav till att medlemsstaterna endast ska rapportera råvarorna till biodrivmedel och att kommissionen ska utarbeta en rapport om medlemsstaternas förbrukning av biodrivmedel tillsammans med värden för indirekt ändrad markanvändning. Detta innebär att denna information kommer att lämnas senare än om den lämnades av medlemsstaterna. Rådet har dessutom lagt till språk, vilket betonar den provisoriska och osäkra karaktären hos värdena för indirekt markanvändning. Kommissionen anser att man bör återinföra de ursprungliga rapporteringskraven. Se även kommissionens ståndpunkt om Europaparlamentets ändringar 60 och 164.

8. *Utvidgning av statistiska överföringar av energi från förnybara energikällor till att även omfatta delmålet för transport.*

Utvidgning av statistiska överföringar av energi från förnybara energikällor till att även omfatta delmålet för transport. I rådets text införs möjligheten att göra statistiska överföringar för att kunna uppfylla målet för transport, vilket redan är tillåtet för det övergripande målet i direktivet om förnybar energi. Kommissionen anser visserligen inte att denna ändring är nödvändig eftersom transportdrivmedel lätt kan bli föremål för handel mellan medlemsstaterna, men inser samtidigt att man därmed kan sänka kostnaden för att uppfylla målet.

9. *Ömsesidigt erkännande av frivilliga system.*

Enligt kommissionen är ömsesidigt erkännande av frivilliga system som kommissionen godkänt i enlighet med artikel 18.6 i direktivet om förnybar energi överflödigt mot bakgrund av artikel 18.7. Artikel 18.7 säkerställer att kontroll genom sådana frivilliga system måste erkännas i medlemsstaterna utan att det krävs ytterligare bevis på överensstämmelse. Ömsesidigt erkännande av frivilliga system som kommissionen godkänt i enlighet med artikel 18.6 motverkar också tanken om att de kan garantera andra hållbarhetsaspekter än de harmoniserade kriterierna i enlighet med artikel 18.4. Kommissionen välkomnar rådets text i den mån den ger kommissionen möjlighet att bedöma och uttryckligen godkänna nationella system. Rättsföljden bör emellertid vara densamma beträffande erkännande som för frivilliga system enligt artikel 18.6. Se även Europaparlamentets ändring 102 som föreskriver ömsesidigt erkännande av alla kontrollsysteem. Kommissionen stöder tanken om ömsesidigt erkännande av nationella system, men frivilliga system bör inte tvingas erkänna nationella system.

10. *Utökad rapportering av och om frivilliga system.*

Enligt rådets text ska man inom frivilliga system regelbundet lägga fram en rapport. Rapporterna kommer att offentliggöras av kommissionen, som också ska se över hur de frivilliga systemen fungerar. Kommissionen kan godta denna text men det behövs ett rättsligt klargörande av om dessa ändringar kan tillämpas på de frivilliga system som redan finns. Europaparlamentet (ändringarna 58 och 103) vill att kommissionen ska lägga fram en rapport om hur de frivilliga systemen fungerar och vid behov utarbeta förslag. Detta kan kommissionen i princip godta (men det behövs ytterligare förbättringar och förtydliganden).

11. *Bonus för återställande av skadad mark.*

I rådets text behåller man bonusen för återställande av skadad mark vid beräkningen av den minskning av växthusgasutsläpp som uppnås. Kommissionen strök denna del från beräkningen av växthusgaser eftersom den inte är förenlig med växthusgasmetoden och rapporteringen av indirekt ändrad markanvändning. Dessutom tycks det vara svårt att identifiera den här typen av mark. Kommissionen kan godta att man behåller denna bonus om man på det hela taget når en bra kompromiss, men skulle föredra att det utarbetas bestämmelser för trygg fysisk åtskillnad av grödor som odlas på kraftigt förorenad mark. Europaparlamentet godtog att denna del ströks i kommissionens text.

12. Sammanslagning av kategorierna "åkermark" och "jordbruksmark för fleråriga grödor".

I rådets text betraktas kategorierna "åkermark" och "jordbruksmark för fleråriga grödor" som en markanvändning vid beräkningen av den minskning av växthusgasutsläpp som uppnås. Detta är i sin ordning för att lösa det beräkningsproblem som kan uppstå när "åkermark" omvandlas till "jordbruksmark för fleråriga grödor" och sedan tillbaka till åkermark igen. Kommissionen kan godta de ändringar som rådet föreslagit om man på det hela taget når en bra kompromiss. Kommissionen är emellertid allvarligt oroad över eventuell inverkan på hållbarheten hos biobränslen från tredjeland och anser att det problemet skulle kunna lösas på ett annat sätt. (Denna del ingår varken i kommissionens eller i Europaparlamentets text).

13. Översynsklausul.

Enligt rådets text ska kommissionen ett år efter det att direktivet trätt i kraft lägga fram en rapport om avancerade biodrivmedel, vetenskapliga rön om indirekt ändrad markanvändning och identifiering och certifiering av biodrivmedel som innebär låg risk för indirekt ändrad markanvändning. År 2017 ska kommissionen lägga fram en rapport om åtgärder som vidtagits när det gäller indirekt ändrad markanvändning, bland annat återigen om certifiering av biodrivmedel som innebär låg risk för indirekt ändrad markanvändning, bedrägeribekämpning och frivilliga system. Kommissionen rekommenderar starkt att man gör endast en översyn 2017 av alla delar. Kommissionen ifrågasätter också om det är ändamålsenligt att införa rättsliga definitioner för biobränslen som innebär låg risk för indirekt ändrad markanvändning innan man har genomfört en sådan översyn. Rådet har dessutom lagt till text om den "preliminära" karaktären hos de beräknade värden för indirekt markanvändning som ska användas vid rapporteringen. Översynsklausulen bör klargöra vilka steg som bör tas härnäst, dvs. om de "preliminära" värdena bör behållas fram till 2020 eller om man bör föreslå "slutgiltiga" värden. Kommissionen anser att Europaparlamentets ändringar 107, 189 och 190 (om de görs konsekventa) kan ge värdefull vägledning.

14. Begreppet biobränslen som innebär låg risk för indirekt ändrad markanvändning (låg Iluc-risk).

Som nämnts ovan införde rådet i sin text en definition av "biodrivmedel som innebär låga Iluc-risker" och ett krav på att kommissionen ska lägga fram en rapport som innehåller "kriterier för identifiering och certifiering av biodrivmedel som innebär låga Iluc-risker" (i översynsklausulen). Definitionen i rådets text skiljer mellan dessa typer av biodrivmedel och biodrivmedel som produceras av de råvaror som anges i del A i bilaga IX. Kommissionen skulle visserligen kunna acceptera ytterligare arbete på detta område (med förbehåll för att allt bör göras på en gång under 2017), men att man bör inta en försiktig hållning för att se till att alla råvaror som anses innebära "låga Iluc-risker" verkligen utgör en låg risk. Varken kommissionen eller Europaparlamentet har hänvisat till denna kategori av biodrivmedel.

15. Bedrägeribekämpning.

Rådet efterlyser i sin text bättre samarbete mellan nationella system och mellan frivilliga system och nationella system. Medlemsstaterna ska uppmuntra utveckling och användning av system för att spåra råvaror. Medlemsstaterna ska också rapportera

om vilka åtgärder de vidtagit mot bedrägerier, och under 2017 ska kommissionen bedöma hur effektiva dessa åtgärder har varit och vid behov lägga fram ett förslag. Kommissionen kan godta de tillägg som rådet har föreslagit. Även Europaparlamentet uttrycker oro över bedrägerier (ändring 185).

16. Strykning av delegerade akter.

Rådet har i sin text endast behållit delegerade akter med begränsat tillämpningsområde för att lägga till normalvärden i bilaga IV till direktivet om bränslekvalitet och bilaga V till direktivet om förnybar energi och för att lägga till råvaror i bilaga IX till direktivet om förnybar energi. Rådet har infört en klausul för den händelse att kommittén inte avger något yttrande i artikel 11.4 i direktiv 98/70/EG och i artikel 25.3 och 25.4 i direktiv 2009/28/EG för antagandet av genomförandeakter.

- (a) Kommissionen anser att direktiven måste uppdateras i enlighet med den senaste vetenskapliga och tekniska utvecklingen. Att göra detta med hjälp av det ordinarie lagstiftningsförfarandet skulle vara alltför tungrott och långsamt. Det garanterar heller inte tillräcklig flexibilitet och effektivitet när det gäller anpassningen av de rent tekniska aspekterna i direktivet om bränslekvalitet och direktivet om förnybar energi så att de återspeglar den vetenskapliga utvecklingen för att kunna uppnå miljömålen (dvs. att minska växthusgasutsläppen i transportsektorn). De flesta delegerade akter som lagts fram är avsedda att ersätta akter som antagits enligt det tidigare föreskrivande förfarande med kontroll som ingick i direktiven (anpassning till Lissabonfördraget). Kommissionen anser att den strategi som ordförandeskapet nyligen föreslagit att upphäva de befogenheter att anta delegerade akter och genomförandeakter som getts till kommissionen, liksom alla bestämmelser i lagstiftningsakten, riskerar att äventyra distinktionen mellan en ändring/anpassning av väsentliga och icke väsentliga delar av direktiven. Det är uppenbart att den tekniska anpassningen tillhör den första kategorin. Kommissionen kommer vid behov att undersöka kompromisstexter och konsekvent hålla sig till sin syn på delegering av befogenheter enligt bestämmelserna i fördraget, nämligen att artiklarna 290 och 291 i EUF-fördraget utesluter varandra. Kommissionen välkomnar Europaparlamentets ståndpunkt som fullt ut stöder kommissionens syn och fortsätter att försöka nå kompromisser som medger användning av delegerade akter.

Kommissionen motsätter sig starkt allt återkallande av delegerade befogenheter som påverkar pågående förfaranden enligt beslut 1999/468/EG eller förfaranden som inletts senast [datum ännu ej fastställt av kommissionen] som kompletterar båda direktiven. I annat fall måste det införas en övergångsperiod för tillämpningen av förfarandena enligt förordning (EU) nr 182/2011.

Rådet har dessutom infört en klausul för antagande av genomförandeakter för den händelse att kommittén inte avger något yttrande. Kommissionen anser att rådet inte har gett någon särskild motivering till varför man infört en sådan klausul och efterlyser ett skäl där man motiverar varför en sådan klausul har införts. Om ett sådant skäl inte skulle godtas när processen är slut, kommer kommissionen att göra det uttalande som är brukligt när det gäller denna fråga.

4. SLUTSATSER OCH ALLMÄNNA KOMMENTARER

Kommissionen anser att rådets politiska överenskommelse vid första behandlingen inte uppfyller vissa av de väsentliga målsättningarna i det ursprungliga förslaget. Det enda sättet

att komma vidare i det ordinarie lagstiftningsförfarandet är emellertid att låta bli att motarbeta det. Kommissionen strävar efter att behålla de delar i förslaget som kan bidra till att begränsa konsekvenserna av indirekt ändrad markanvändning och behålla den övergripande miljöambitionen när det gäller biodrivmedel som används inom transport, bland annat vissa delar som ingår i Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen.

5. UTTALANDEN FRÅN KOMMISSIONEN

Kommissionen har utarbetat följande uttalande som ska infogas i rådets protokoll:

Uttalande från kommissionen om rådets ståndpunkt vid första behandlingen av Iluc-förslaget

[Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor]

COM(2012) 595 final – 2012/0288 (COD)

Kommissionen beklagar att rådets ståndpunkt vid första behandlingen medför en betydande sänkning av ambitionsnivån i fråga om att begränsa konsekvenserna av konventionella biodrivmedel i fråga om indirekt ändrad markanvändning jämfört med det ursprungliga förslaget. Den innehåller inte heller några betydande incitament för att gå över till avancerade biodrivmedel och andra alternativ som inte innebär någon indirekt ändrad markanvändning för att använda förnybar energi inom transportsektorn. Kommissionen beklagar också att vissa ändringar som rådet har infört minskar miljöambitionen när det gäller det övergripande målet för energi från förnybara energikällor i direktivet om förnybar energi³.

För att möjliggöra att lagstiftningsprocessen går vidare kommer kommissionen dock inte att motsätta sig rådets ståndpunkt vid första behandlingen.

Kommissionen kommer därför att fortsätta sitt nära samarbete med medlagstiftarna under de kommande stegen i lagstiftningsförfarandet. Kommissionen strävar efter att behålla de delar i förslaget som kan bidra till att begränsa konsekvenserna av indirekt ändrad markanvändning och bevara den övergripande miljöambitionen när det gäller biodrivmedel som används inom transport, bland annat vissa delar som ingår i Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen. Förhoppningen är att man ska finna en lösning som återspeglar EU:s intresse av att bekämpa de konventionella biodrivmedlens negativa miljöeffekter.

³ 2009/28/EG.